Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2037**
15. Wahlperiode 11. 11. 2003

Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Karl-Josef Laumann, Dagmar Wöhrl, Ulrich Adam, Dietrich Austermann, Veronika Bellmann, Otto Bernhardt, Renate Blank, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Georg Brunnhuber, Peter H. Carstensen (Nordstrand), Hubert Deittert, Alexander Dobrindt, Anke Eymer (Lübeck), Enak Ferlemann, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Erich G. Fritz, Dr. Michael Fuchs, Dr. Reinhard Göhner, Peter Götz, Kurt-Dieter Grill, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Werner Kuhn (Zingst), Helmut Lamp, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Susanne Jaffke, Wolfgang Meckelburg, Laurenz Meyer (Hamm), Klaus Minkel, Eduard Oswald, Dr. Joachim Pfeiffer, Hans-Peter Repnik, Dr. Heinz Riesenhuber, Franz Romer, Hartmut Schauerte, Dr. Ole Schröder, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Max Straubinger, Thomas Strobl (Heilbronn), Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen

Lautstarke Proteste europäischer Hafenarbeiter in Brüssel haben in den letzten Monaten Schlagzeilen gemacht. Unter den Demonstranten befanden sich auch Docker aus den deutschen Hafenstädten Hamburg, Bremen und Lübeck. Ziel des Protestes war die Ablehnung des von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorschlags einer „Port Services“-Richtlinie – eine Initiative, die auch vom Europäischen Parlament in der vorgeschlagenen Form abgelehnt wurde. Es wird befürchtet, dass unter dem Schlagwort von Liberalisierung und Förderung des Wettbewerbs ein neues bürokratisches Instrument für die europäische Hafenwirtschaft eingeführt wird und die gut funktionierenden Wettbewerbsstrukturen in einem großen Teil der EU damit zerschlagen werden. Das Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament wurde am 29. September 2003 beendet. Die Parlamentsdelegation befürwortete mit nur einer Stimme Mehrheit den wenig zufriedenstellenden Kompromiss. Dieser enthält in einigen Punkten eine andere Zielrichtung als die Stellungnahme fast aller Fraktionen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, der Bundesregierung und des Bundesrates. Denn entgegen den Änderungsanträgen des Europäischen Parlamentes ist die Liberalisierung der Lotsendienste im Richtlinien-Kompromiss wieder enthalten und auch das „self handling“ bei der Hafenabfertigung wurde nur auf Seeleute beschränkt. Ende November 2003 steht der Kompromiss zur endgültigen Abstimmung auf der Straßburger Parlamentssitzung an. Der Kompromiss muss zudem die Zustimmung des Rates erhalten, u. a. mit den Stimmen der Bundesregierung.

Doch wie steht es um die Zukunft der deutschen Häfen, wenn es zur Umsetzung der Pläne der Europäischen Kommission kommt? Welche finanziellen Belastungen folgen? Welche Veränderungen für die deutschen Häfen bringt darüber hinaus die EU-Osterweiterung 2004? Und welche Sicherheitsvorkehrungen sind in Zeiten des globalen Terrorismus notwendig?

Trotz einer schwierigen Wirtschaftslage legte der Güterumschlag in den deutschen Häfen in den letzten 10 Jahren zu, durchschnittlich um 3,3 Prozent jährlich. Einen besonders hohen Anteil hat der Umschlag im Europaverkehr, der um 5 Prozent zunahm. Im Jahre 2002 wurden Güter von 245,5 Mio. Tonnen über unsere Seehäfen ausgetauscht und 3 Mio. Tonnen über die Binnenhäfen. Das war ein Rekordergebnis. Besonders hohe Wachstumsraten von 9 Prozent waren im Containerverkehr zu verzeichnen, doch auch der Fährverkehr nahm um 2 Prozent zu. Damit sind die Häfen eine wichtige Stütze unserer Exportwirtschaft. Mehr als 300 000 Arbeitsplätze hängen von den Häfen direkt und indirekt ab.

Doch täuschen diese Daten über die eigentliche Bedeutung der deutschen Häfen im europäischen Maßstab. Zu den sechs wichtigsten Häfen gehören Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Marseilles, Amsterdam und Le Havre – drei niederländische und nur ein deutscher Hafen. Dabei schlagen die drei holländischen Häfen mit 522,9 Mio. Tonnen (Stand: 2002) mehr als fünf Mal soviel Fracht um wie Hamburg mit 98,3 Mio. Tonnen; und Rotterdam mit 320,9 Mio. Tonnen alleine 70 Mio. Tonnen mehr als alle deutschen Häfen zusammen. Welches Wachstum ist für unsere deutschen Häfen möglich und machbar?

Mit der EU-Osterweiterung eröffnen sich enorme Chancen für die Häfen unseres Landes. Dies setzt jedoch voraus, dass die Weichen bereits jetzt richtig gestellt werden. Andernfalls profitieren allein die europäischen Nachbarhäfen von dem prognostizierten überdurchschnittlichen Zuwachs der Handelsströme. Dabei spielt vor allem die Infrastruktur und eine optimale Hinterland-Anbindung der Ostseehäfen eine maßgebliche Rolle. Nur wenn diese sichergestellt ist, können auch deutsche Häfen im Wettbewerb bestehen.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis eine Überlandverbindung von den Seehäfen der Beitrittsländer Polen und dem Baltikum den Anschluss an den Weltmarkt ermöglichen wird. Planungen über Eisenbahnprojekte laufen bereits. Spätestens dann ist der Weg für diese Länder geebnet, nicht nur Werkbank Europas, sondern auch eigenständige Handelsnationen zu sein. Günstigere Produktions- und Lohnkosten in diesen Ländern, verbunden mit einer verbesserten Infrastruktur, können zu einer Veränderung von Handelsströmen führen. Dies wird den Wettbewerbsdruck auf die deutschen Häfen weiter verschärfen. Deutschland muss deshalb über Grundfragen der Seehinterlandanbindung der Ostseehäfen Einigkeit erzielen und gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern und der Wirtschaft eine Strategie verfolgen, die die Ostsee mit berücksichtigt.

Die Ostsee macht nur 0,1 Prozent der Weltozeanfläche aus, sie bedient jedoch 7 Prozent des gesamten Weltseehandels. Jährlich werden auf der Ostsee 350 Mio. Tonnen Güter transportiert – Tendenz steigend. Der deutsche Warenaußenhandel betrug im vergangenen Jahr 780 Mio. Tonnen. 25 Prozent dieser Güter wurden über deutsche Seehäfen verschifft, der Großteil über Hamburg, Wilhelmshaven und Bremen. Trotz der strategischen Vorteile durch die beiden Nord-Ostsee-Verbindungen (den Kanal und die Landverbindungen Hamburg–Lübeck) liegt die Umschlagsentwicklung in Lübeck und Kiel noch weit hinter der der Nordseehäfen zurück.

Eine Schlüsselfunktion für den Seetransport nimmt der Nord-Ostsee-Kanal ein, den jährlich rund 38 000 Schiffe befahren, die 62 Mio. Tonnen Güter transportieren. Hingegen werden auf dem Elbe-Lübeck-Kanal nur 1 Mio. Tonnen Güter mit rund 3 000 Binnenschiffen transportiert, Tendenz sinkend. Diese niedrige Quote liegt darin begründet, dass der Ausbau der Elbe nicht vorankommt, zur-

zeit sogar erst einmal ausgesetzt wurde. Güterströme werden künftig entlang der Ostsee nur über die Häfen abgewickelt, die über eine funktionsfähige Hinterlandanbindung verfügen, so die Experten aus der Wirtschaft.

Die Inbetriebnahme des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg am 10. Oktober 2003 war sicherlich ein bedeutsamer Schritt zur Optimierung der Ost-West-Verbindung. Damit ist eine lückenlose Verbindung zwischen Rotterdam und Berlin auf der Binnenwasserstraße hergestellt. Allerdings profitieren hiervon zunächst erneut die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. Der Ausbau der Elbe würde den nächsten, entscheidenden Wettbewerbsvorteil für die deutschen Seehäfen bei der Abwicklung von Güterbewegungen in die osteuropäischen Nachbarstaaten darstellen.

Es herrscht Umsetzungsbedarf! Auch, um endlich mehr Warenverkehr von der Straße auf die See zu ermöglichen.

Über die Zukunft der deutschen Seehäfen muss jetzt entschieden werden. Wichtig ist dabei jedoch, sich nicht ausschließlich auf die unmittelbaren Einflussfaktoren zu konzentrieren, sondern die gesamte Infrastruktur miteinzubeziehen. „Thinking outside the box“ ist bei der Zukunftsplanung deutscher Seehäfen unerlässlich! Es geht auch aus energiepolitischen und ökologischen Gründen um ein integriertes Häfen-Entwicklungskonzept.

Damit Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden, bedarf es einer aktiven Hafenpolitik, ansonsten verschiebt sich das Verhältnis weiter zugunsten unserer jetzigen und zukünftigen EU-Mitwettbewerber. Die Bundesrepublik Deutschland ist eine der bedeutendsten Exportnationen der Welt. Die Häfen nehmen dabei eine Schlüsselfunktion ein. Eine verantwortungsbewusste Wirtschafts- und Handelspolitik muss sich ihrer besonders annehmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Zur allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung der Binnen- und Seehäfen

1. Wie hoch ist der Anteil des Wassertransports am gesamten Waren- und Güterverkehr sowie des Personenverkehrs in Deutschland (prozentual und in absoluten Zahlen)?

2. Welche Veränderungen hat es dabei in den letzten 10 Jahren gegeben und welche Veränderungen erwartet die Bundesregierung in den kommenden 10 Jahren?

3. Welcher Anteil davon wurde und welcher Anteil davon wird nach den Erwartungen der Bundesregierung über die deutschen See- und Binnenhäfen abgewickelt und welcher Anteil wird über ausländische Häfen – aufgeschlüsselt nach Ländern – abgewickelt?

4. Wie hoch ist der Anteil des deutschen Im- und Exports von Waren und Gütern, der über den Seeverkehr abgewickelt wird (in absoluten Zahlen und Prozent)?

5. Ist das Wachstum des Warenumschlags der deutschen Häfen in den letzten Jahren auf eine Zunahme des Warenverkehrs insgesamt, oder auf Verlagerung von ausländischen Häfen in inländische Häfen bzw. von anderen Verkehrsträgern auf den Wassertransport zurückzuführen?

   Wie hoch sind die Veränderungen jeweils – in konkreten Zahlen und prozentual ausgedrückt?

6. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die deutschen Binnen- und Seehäfen in ihrer wirtschaftlichen Organisation und ihrem Beziehungsgeflecht der verschiedensten Hafendienstanbieter im europäischen und internationalen Vergleich mittel- und langfristig wettbewerbsfähig?

7. Wird sich an dieser Einschätzung durch die Umsetzung des von der Europäischen Kommission vorgelegten „Port-Package“ etwas ändern, und wenn ja, aus welchen Gründen?
8. Plant die Bundesregierung einen eigenen Maßnahmenkatalog zur gezielten Förderung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen, und wenn ja, welchen Inhalt hat dieser und welche Haushaltsmittel sind dafür in welchem Titel vorgesehen?
9. Falls es einen solchen Katalog der Bundesregierung nicht gibt, welche konkreten Maßnahmen sollte ein solcher beinhalten und welche Haushaltsmittel wären dafür notwendig?
10. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die Kooperation der deutschen See- und Binnenhäfen untereinander zu fördern und zu stärken, und welche Mittel stellt sie dafür zur Verfügung, und was plant sie zu unternehmen?

II. Zur Bedeutung für den Arbeitsmarkt

11. Wie viele Arbeitsplätze sind unmittelbar und wie viele mittelbar von den deutschen Hafenbetrieben abhängig – für die sieben Häfen mit dem größten Umschlag jeweils einzeln aufgelistet?
12. Welche Veränderungen hat es dabei in den letzten zehn Jahren gegeben, welche Veränderungen erwartet die Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren?
13. Welche Bedeutung haben die oben genannten sieben Häfen in ihren Regionen und Städten jeweils für den Arbeitsmarkt?

III. Zur Infrastrukturanbindung

14. Sind die deutschen See- und Binnenhäfen mit der bestehenden Infrastrukturanbindung (Straße, Schiene, Flughäfen) wettbewerbsfähig, insbesondere gegenüber den Häfen in den Niederlanden und dem EU-Beitrittskandidaten Polen?
15. Welche Maßnahmen sind notwendig bzw. vorgesehen, um die infrastrukturbedingte Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und auch mittel- und langfristig aufrechtzuerhalten?
16. Welche Projekte davon haben Eingang in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gefunden und welche Investitionssummen sind dafür vorgesehen?
17. Wie und inwieweit wurden die in der am 22. Februar 1999 auf der Wirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz der norddeutschen Küstenländer verabschiedeten „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossenen Investitionen in seewärtige Hafenzufahrten und die Hinterlandanbindungen im laufenden Haushalt berücksichtigt, und welche Summe ist für den kommenden Haushalt vorgesehen?
18. Welche der geplanten Maßnahmen sind bereits verwirklicht worden?

    Welche noch nicht?
19. Wie ist die Finanzierung des „Marco-Polo-Programms“ der Europäischen Union zur Förderung des kombinierten und intermodalen Verkehrs abgesichert, das im Zeitraum zwischen 2004 und 2006 eine Förderung von 75 Mio. Euro vorsieht?

    Welchen Anteil davon trägt Deutschland?

20. Welche Projekte werden in Deutschland im Rahmen dieses Programms realisiert?

    Welches Investitionsvolumen haben diese?

21. Zu welchen Resultaten sind die von den deutschen Seehäfen geforderten Gespräche zwischen der deutschen und der niederländischen Regierung bezüglich der Angleichung der Bahn-Trassenpreise gekommen?

22. Hat es bisher Bestrebungen der Bundesregierung gegeben, dieses Anliegen auf EU-Ebene zur Lösung zu bringen?

23. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung der zusätzlichen finanziellen Belastung für den über die deutschen Seehäfen abgewickelten Handel durch die Lkw-Maut entgegengewirkt werden?

24. Wann kann mit der notwendigen Entlastung der Seehäfen durch Änderung des Mineralölsteuergesetzes gerechnet werden, wie sie die EU-Richtlinie 92/81/EWG vorsieht und beispielsweise von der niederländischen und belgischen Regierung zur zielgerichteten Förderung ihrer Häfen genutzt wird?

IV. Zur EU-Osterweiterung und Wettbewerbsfähigkeit

25. Wie und mit welchen Mitteln wird dem wachsenden Wettbewerbsdruck auf deutsche Häfen im Zuge der EU-Osterweiterung entgegengewirkt werden?

26. Ist die Bundesregierung bereit, im Seehinterlandverkehr mit einem Versorgungsradius von 100 km ein zulässiges Gesamtgewicht von 60 Tonnen für Lkw zuzulassen, damit deutsche Häfen als Umschlagknotenpunkt vergleichbare Wettbewerbsbedingungen vorfinden wie unsere europäischen Nachbarländer?

27. Wird die Bundesregierung im Zuge der EU-Osterweiterung eine Angleichung der Transportkosten in der EU durch eine Harmonisierung der Mineralölsteuersätze, welche zurzeit noch um bis zu 30 Cent divergieren, für Lkw-Diesel unterstützen?

28. Beabsichtigt die Bundesregierung in Zukunft die Elbe so auszubauen, dass sie ganzjährig für die Binnenschifffahrt nutzbar ist und auf diese Weise Warenströme über das umweltfreundliche Binnenschiff von Hamburg bis nach Dresden gelangen können?

29. Ist die Bundesregierung gewillt, mittelständischen, deutschen Binnenschiffern die gleichen Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch die ausländische Konkurrenz, vor allem in Holland, vorfindet?

30. Was ist der Stand der Bemühungen, gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Fördermaßnahmen für Hafenunternehmen auf den Weg zu bringen?

31. Wird die Bundesregierung von der EU-Richtlinie 92/81/EWG Gebrauch machen und die Mineralölsteuer für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag auf 0,018 Euro/l ermäßigen?

32. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um künftig Grenzkontrollabfertigungen von Lkw zu vereinheitlichen, damit sich die erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Seetransports nicht weiter verfestigen?

33. Sieht die Bundesregierung weiteren Harmonisierungsbedarf im Grenzverkehr?

34. Wird die Bundesregierung die Höhe der Trassenentgelte in Deutschland an die internationalen Gegebenheiten anpassen, damit die augenblicklichen Nachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen beseitigt werden?

35. Plant die Bundesregierung nach Einführung der Lkw-Maut Ausgleichszahlungen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, weil beispielsweise die Lkw-Transportkosten von Köln nach Rotterdam durch die Niederlande ohne Maut kostengünstiger sind, als nach Hamburg mit Lkw-Maut und es deshalb durch die Lkw-Maut zu einer Benachteiligung der deutschen Häfen gegenüber den niederländischen Häfen kommt?

36. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass der Güterverkehrsanteil der Bahn bei 16 Prozent und der der Binnenschifffahrt bei 14 Prozent liegt, sich die Investitionen für die Bahn jedoch auf 30 Prozent der Gesamtausgaben, die für die Verkehrsinfrastruktur der Binnenschifffahrt jedoch nur auf 9 Prozent belaufen, die Investitionen in beide Verkehrsträger entsprechend ihrer Gütertransportleistung vorzunehmen?

37. Entspricht der derzeitige Leistungsstand der deutschen Lotsendienste unter wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten europäischem und internationalem Standard?

    Wenn nein, wo sieht die Bundesregierung Verbesserungsmöglichkeiten?

38. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass eine grundlegende Strukturveränderung der deutschen Lotsendienste notwendig ist?

39. Hält die Bundesregierung die Liberalisierung der Lotsendienste entsprechend dem Richtlinien-Entwurf der Europäischen Kommission für förderlich für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen?

40. Wird sich durch die Umsetzung der EU-Pläne bei den Lotsendiensten der Leistungsstand der deutschen Lotsendienste unter wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten verändern, und wenn ja, in welcher Form?

V. Zur Bedeutung für die Umwelt

41. Welche Kosten entstehen für die Häfen und Hafendienstanbieter bei der Anschaffung und Wartung von hafenansässigen Hilfskapazitäten, welche die Häfen u. a. wegen des zunehmenden Tankerverkehrs auf Nord- und Ostsee und der steigenden Unfallzahlen für havariert einlaufende Schiffe vorhalten müssen?

42. Handelt es sich nach Ansicht der Bundesregierung beim Vorhalten dieser Kapazitäten um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe oder um eine ureigene Aufgabe der Häfen?

43. Wie unterstützen die Bundesregierung und die öffentliche Hand die Häfen, um diese Kapazitäten vorhalten zu können, und welche Haushaltsmittel sind dafür vorgesehen?

VI. Zur Problematik terroristischer Bedrohung

44. Hält die Bundesregierung die derzeitigen Maßnahmen zur Sicherung der Transportketten Schiff/Hafen/Nachgelagerter Verkehr für ausreichend, und wenn nein, welche Verbesserung hält die Bundesregierung für notwendig?

45. Welche Bedeutung könnte dabei das von Experten vorgeschlagene elektronische Siegel im Containerverkehr erlangen?

    Gibt es Pläne, ein solches Siegel zur Sicherung der Transportketten einzusetzen?

46. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass Sicherheitsgefahren überbewertet, deshalb unverhältnismäßig hohe Sicherheitsanforderungen verlangt

werden und daraus unverhältnismäßig hohe Mehrkosten für die Häfen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern entstehen?

47. Wann wäre aus Sicht der Bundesregierung diese Grenze erreicht?

48. Hält die Bundesregierung die vom Europäischen Parlament und vom Rat am 15. Oktober 2003 vorgeschlagene Verordnung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (KOM(2003) 229) für ausreichend?

49. Welche Kosten würden bei den in der Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen für die Hafen- und Reedereibetriebe sowie für die öffentliche Hand entstehen?

50. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der zuständigen Berichterstatterin im Europäischen Parlament zu dem Verordnungsvorschlag, den Begriff „Gefahrenabwehr“ nicht nur auf terroristische Bedrohungen, sondern auf Gefahren jeder Art zu beziehen?

51. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Bewertung für notwendig, die derzeit auf unzählige Landes- und Bundesbehörden verteilte Zuständigkeit für Gefahren innerhalb des Seeverkehrs einerseits und für Gefahren von außen auf den Seeverkehr andererseits in einer Hand nach dem Vorbild der US Coast Guard zusammenzufassen?

    Wie könnten dabei die Aufgaben der Küstenwache des Bundes, der Bundesmarine und des neu gegründeten Havariekommandos zusammengefasst werden?

Berlin, den 11. November 2003

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Karl-Josef Laumann
Dagmar Wöhrl
Ulrich Adam
Dietrich Austermann
Veronika Bellmann
Otto Bernhardt
Renate Blank
Antje Blumenthal
Klaus Brähmig
Georg Brunnhuber
Peter H. Carstensen (Nordstrand)
Hubert Deittert
Alexander Dobrindt
Anke Eymer (Lübeck)
Enak Ferlemann
Dirk Fischer (Hamburg)
Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof)
Erich G. Fritz
Dr. Michael Fuchs
Dr. Reinhard Göhner
Peter Götz
Kurt-Dieter Grill
Ernst Hinsken
Robert Hochbaum
Klaus Hofbauer
Jürgen Klimke
Norbert Königshofen
Dr. Martina Krogmann
Dr. Hermann Kues
Werner Kuhn (Zingst)
Helmut Lamp
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Susanne Jaffke
Wolfgang Meckelburg
Laurenz Meyer (Hamm)
Klaus Minkel
Eduard Oswald
Dr. Joachim Pfeiffer
Hans-Peter Repnik
Dr. Heinz Riesenhuber
Franz Romer
Hartmut Schauerte
Dr. Ole Schröder
Johannes Singhammer
Gero Storjohann
Max Straubinger
Thomas Strobl (Heilbronn)
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333